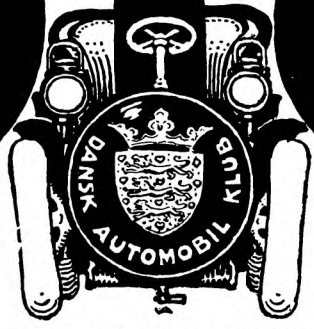
MOTOR



Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 12. **Lørdag den 14. Juli 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum“, Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

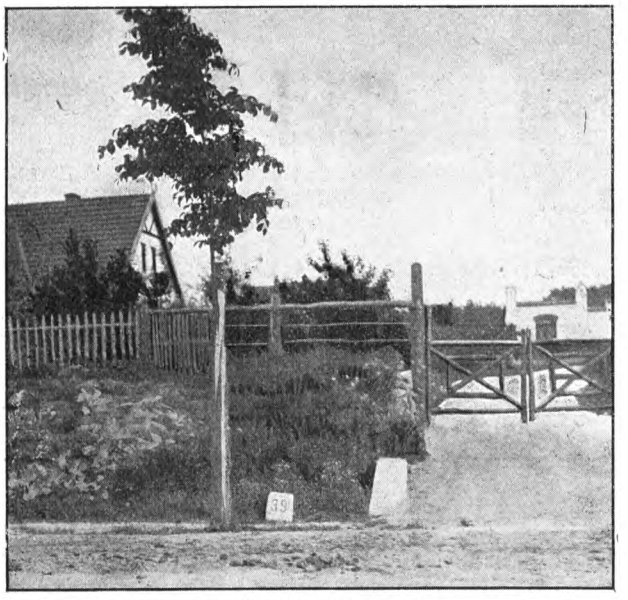
Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Vor Præmiekonkurrence.

I Morgen, Søndag den 15. Juli 1906.



Startstedet paa Geels Bakke.

For sidste Gang henleder vi vore Læseres Opmærksomhed paa „Motor"s Præmiekonkurence, som bliver afgjort i Morgen Søndag Kl. 10 paa Geels Bakke.

Det gælder om, paa Bestillingssedlens Bagside at anføre den Tid i Minutter, Sekunder og Femtedels-Sekunder, som man antager, den udsatte Motorcycle, en $3^1/_2$ HK 2-cylindret Peugeot-Turistmaskine, bruger om at køre op ad Geels Bakke paa Landevejen fra Lyngby til Holte med flyvende Start over 900 Alen fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2.

Fristen for Indsendelse af Gættesedlen udløber **i Dag, Lørdag den 14. Juli, Aften Kl. 9.**

For at Gættesedlen skal være gældende, maa Abonnementet for Juli Kvartal være forud betalt. De sidste Gættere anmodes derfor om, samtidig med Bestillingssedlen at indsende til Ekspeditionen, Westend 11, København V, Abonnementsprisen for Juli Kvartal: **1 Kr. 25 Øre** kontant, pr. Postanvisning eller i Frimærker.

Reglementet for Prøven er iøvrigt følgende:

1. — Til at lede Prøven er nedsat en Komite, bestaaende af:
En **Formand,** Hr. Cand. jur. *P. Arntz,*
en **Dommer,** Hr. Overretssagfører *H. Meyring,*
en **Starter,** Hr. Boghandler *F. Kamla,*
to **Tidstagere,** d'Hrr. Fabrikant *Chr. Jensen,* Roskilde, og
Sten- og Billedhugger *P. Schannong.*

2. — Prøven finder Sted Søndag den 15. Juli 1906 Fm. Kl. 10 paa Landevejen fra Lyngby til Holte.

Starten finder Sted fra Sten 1 Mil 38, og Tiden maales i flyvende Start fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2.

3. — For saavidt muligt at udelukke tilfældige Uheld gentages Forsøgene tre Gange i Træk. Den korteste af de tre opnaaede Tider betragtes som den gældende. Der tages altsaa *ikke* Gennemsnit af de tre Tider.

4. — Tidstagningen foregaar paa følgende Maade: i det Øjeblik, Motorcyclen passerer Sten 1 Mil 39, sænker den der posterede Tidstager et Flag, hvilket er Signal for den paa Toppen af Bakken staaende Tidstager til at sætte Kronometret i Gang. Naar Motorcyclen passerer Sten 2 Mil 2, stoppes Kronometret.

5. — De til Konkurrencen indkomne Besvarelser vil forinden Prøvens Afholdelse af „Motor"s Redaktion være at overlevere til Komiteens Formand i en forseglet Pakke. Denne Pakke maa ikke aabnes, forinden Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid.

6. — Motorcyclisten og Komiteens Medlemmer have i et og alt at rette sig efter Formandens Anordninger.

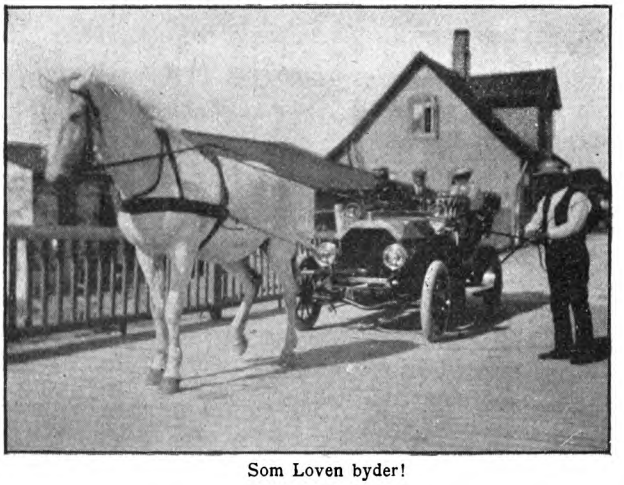
Med Hensyn til Fastsættelsen af den officielle Tid er dog Dommerens Afgørelse inappellabel.

7. — Fortolkningen af nærværende Reglement tilkommer udelukkende Komiteen, som til ethvert Tidspunkt kan foretage de fornødne Tilføjelser og Ændringer.

Præmiemaskinen er udstillet hos Firma: Philip Jensen & Co., „Arab", Vesterbrogade.

Redaktionen.

Automobilet som Herskabsvogn.



Som Loven byder!

De ser paa dette Billede og De spørger forbavset:

„Skal dette være en Anbefaling for Automobilet som Herskabsvogn at vise en stakkels Tøf-Tøf, som er gaaet i Stykker og som møjsommelig slæbes afsted af en levende Konkurrent?"

Men De tager fejl: Det er ikke Automobilet, som der er noget i Vejen med, det er Automobilloven, der ikke er, som den burde være.

Billedet forestiller et Selskab af kendte københavnske Automobilister, som i Grosserer **T. T. Nielsen***'s 30 HK Oldsmobile foretager en Udflugt i Nordsjælland. Efter Frokosten i Frederikssund ønsker man at nyde den herlige Kølighed i Jægerspris skyggefulde Skove. Men ak! Broen, Kronprins Frederiks Bro, som fører over i det forjættede Land, er lukket for de moderne Helvedesmaskiner.*

I Bekendtgørelse fra Justitsministeriet af 26. Maj 1906 staar der nemlig at læse:

„Færdsel med Motorvogne, derunder Motortricykler og Moctorcykler med Paahængsvogn er bl. a. forbudt paa:

Kronprins Frederiks Bro, der udgør en Del af Frederikssund — Skibby Landevej og de til denne Bro hørende Dæmninger".

De erindrer nok, at der engang løb en Dampsporvogn paa Strandvejen fra København til Klampenborg, der, hvor nu de elektriske Sporvogne suser frem og tilbage, medens Cyklisternes tusindfoldige Skare bugter sig ud og ind mellem Myldret af Hestevogne og Fodgængere — altsammen uden at der sker synderlig rystende Ulykker udover, hvad der af og til falder for paa alle stærkt trafikerede Steder.

Denne Dampsporvogn var et af de første mekaniske Køretøjer paa Landevej, som man saa herhjemme, og den vakte da ogsaa stor Rædsel i vide Kredse — ikke mindst i dem, som var interesserede i Kaperkørslen paa Strandvejen.

Man lagde den alle mulige Hindringer i Vejen: Kørehastigheden blev nedsat til et rent Minimum, den blev forsynet med Klokker og Tudehorn, Vagtposter og Advarselstavler opstilledes en masse og tilsidst fandt et genialt Hoved paa den Ide, at man skulde forfærdige kunstige Heste, enten udstoppede eller fremstillede af Pap og Lærred, som skulde anbringes foran Dampsporvognen og saaledes bidrage til Udsoning med dens firbenede Kolleger.

Saavidt bekendt blev denne Ide dog aldrig realiseret, thi Vanskelighederne for Dampsporvognens Drift blev efterhaanden saa store, at Selskabet maatte indstille sin Virksomhed.

Der er nu forløbet en Snes Aar siden da, og Teknikken har i disse tyve Aar gjort større Fremskridt end i de forudgaaende hundrede. Særlig Trafikmidlerne har udviklet sig til en uanet Højde og ikke mindst Automobilerne, som paa Dampsporvognens Tid knap var kendt af Navn, er trængte frem i Forgrunden til en Position, som gør dem til et uundværligt Led i den moderne Samfærdsel.

Kun vor Lovgivning har ikke blot staaet stille i dette lange Tidsrum, den er endog gaaet

Krebsegang. Medens man paa hin Tid tænkte sig at lade de mekaniske Vogne køre med udstoppede Heste foran, saa fordrer man nu, at de kun maa befare visse Veje, naar Motoren ikke arbejder og de trækkes af virkelig levende Heste.

Hvor stor Skade Regeringens fremskridtsfjendtlige Sneversyn herved gør Danmarks Handel og Industri, det blev sagt højt og tydeligt under Lovens Revision gennem Automobil-Syndikatets Adresse til Regering og Rigsdag. Denne Adresse var underskreven af Fællesrepræsentationen for der danske Handelsstand og for Haandværk og Industri, af de samvirkende Fagforbund og af en hel Række Organisationer og Foreninger, som paa en eller anden Maade var interesseret i Automobilismens Fremgang herhjemme, og Underskrifterne repræsenterede med et lavt Tal over **300.000** *næringsdrivende og skatteydende Borgere i Danmark.*

Der blev dog intet Hensyn taget til den; i Landstinget blev den end ikke nævnt og i Folketinget blev den kun omtalt fra en enkelt Side. *Man slog fast, at Automobilet var et Luksuskøretøj og derfor — i al Fald for Øjeblikket — uden Eksistensberettigelse.*

Luksus! *Ja, den Paastand kan maaske være rigtig nok; det kommer kun an paa, hvad man forstaar ved Luksus. Det er rigtigt, hvis den Ting er Luksus, som man ikke kan have den fulde Gavn og Nytte af, thi saa bliver det Luksus at holde et Køretøj, som man kun maa benytte paa visse Veje og til visse bestemte Tider af Døgnet.*

Og forstaar man ved Luksus alt det, som volder Menneskene Glæde, Behag og Bekvemmelighed, saa bliver Automobilet ogsaa Luksus, thi enhver, der har prøvet at køre i de store, moderne Automobiler maa indrømme, at der næppe gives nogen herligere Følelse end at fare afsted, ubunden af Togtider, fri for de uforanderlig fastliggende Skinneveje, gennem Mark og Eng, Skov og Vang.

Men saa er ogsaa alle de Bekvemmeligheder, vor Tids Civilisation beriger os med: Sporvogn og Jernbaner, elektrisk Lys, Telefon og Telegraf — saa er ogsaa alle disse Ting Luksus, og dog vil ingen for Alvor prøve at nægte deres Eksistensberettigelse!

Protesterne fra Handlens og Industriens Mænd blev ikke taget tilfølge, blev næppe paaagtede. Vi vender os nu med disse Blade til den Kreds, som har Evne til at eje de dejlige Køretøjer, som har Sans for at forlade Hjem og Forretning for at drage ud i den vide Verden, ikke ad de hævdvundne trivielle Ruter til Verdens Storbyer og de berømte Badehoteller, men ud i den frie Natur, til ukendte Egnes vidunderlige Skønhed.

Vi er overbevist om, at vi i denne Kreds vil finde Sympati og Forstaaelse for vort Feltraab:

„Straffe og strænge Straffe for dem, som overtræder Færdselsreglementet og kører hensynsløst, men lige Ret for alle, som benytter de offentlige Veje til fredelig Færdsel".

Fritz Schmitto.

Oldsmobilerne.

(Repræsentant: Grosserer T. T. Nielsen, Ny Toldbodgade 8.)

I vor moderne Tid, da saa at sige intet synes umuligt, er det interessant at konstatere, at vort stadig voksende Kendskab til Naturens og Elementernes Kræfter er blevet benyttet ikke til at modarbejde Civilisationen, men til at forbedre de Betingelser, under hvilke Mennesker og Dyr maa arbejde.

Mennesket er født indolent, og derfor har han fra den første Begyndelse stræbt at tvinge de øvrige Skabninger til at arbejde for sig. Hans aandelige Overlegenhed og Styrken af hans Vilje har sat ham i Stand til at gøre sig de lavere Dyr underdanige.

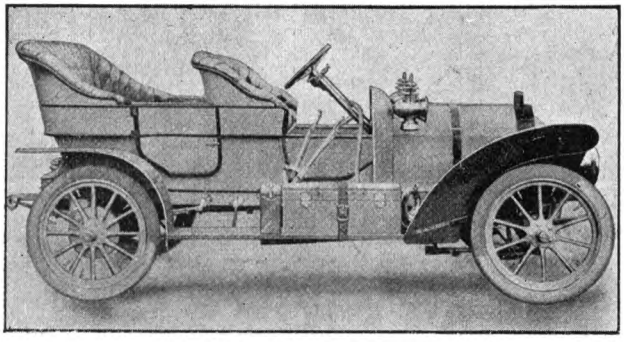
Derfor blev Hesten hans første Lastdyr og i Tidernes Morgen var den det eneste Transportmiddel. Senere opfandt man Maskineriet og med det kom Dampskibe, Jernbaner og de talrige andre Samfærdselsmidler.

Men nu i dette Øjeblik staar vi ved Begyndelsen af en Revolution, som synes at skulde frigøre Dyrene aldeles fra deres Trældom.

Med Opfindelsen af den moderne Motorvogn har vi skabt os en stærk og utrættelig Tjener, som udfører vort Arbejde sikkert og let. Man kan heraf forstaa den

feberagtige Hastighed, hvormed man i alle civiliserede Lande søger at tilegne sig det nye Køretøj.

Blandt de Fabriker, som har udrettet mest for Udbredelsen og Forbedringen af Motorvognen maa med Ære nævnes *Oldsmobile* i Lansing i Nord-Amerika.



30 HK Turist-Oldsmobile.

Den gængse Type af disse „lydløse" Vogne er almindelig kendt herhjemme. Den har tidligere været omtalt i dette Blad og man træffer den desuden overalt paa vore Veje, hvor den med Forkærlighed anvendes til praktisk Brug af Forretningsmænd, Læger, Dyrlæger o. s. v. Vi skal derfor ikke komme nærmere ind paa en Beskrivelse af den, men derimod bringe Afbildninger af „Oldsmobilen"s nyeste Type, den 30 HK Turistvogn.

Det ene Billede viser den som Rejsevogn med to Pladser foran og tre bagi, samt indrettet til Anbringelse af et let Sommertag. Det andet Billede viser den samme Vogn som „flyer", d. v. s. Hurtigløber med to-sædet Karrosseri.

Denne Vogn er konstrueret efter de bedste franske Principper. Motoren er fircylindret, opretstaaende og anbragt foran. Ventilerne er alle styrede og monterede saaledes, at de med største Lethed kan ombyttes eller tilslibes. Gearkassen er af Aluminium, delt i to Dele og ganske særlig Omhu er anvendt paa Smøringen af Tandhjulene og deres Aksler, som bevæger sig i den. Smøringen foregaar ved en Pumpe, som drives af Motoren.

Vekseldrevet er af det franske System med „train balladeur". Det har tre Hastigheder fremad og en baglæns.

Tændingen er elektrisk og foregaar enten ved Akkumulatorer eller ved et Batteri af Tørelementer.

Vandafkølingen sikres ved en Centrifugalpumpe og forstærkes ved en Propeller, som begge drives af Motoren.

Som Bevis for, hvad denne solidt konstruerede og omhyggeligt forarbejdede Vogn kan præstere, skal vi anføre Resultaterne fra nogle Forsøg, som blev anstillede med den i Amerika.

Det ene var en 200 Timers Udholdenhedsprøve uden Standsning. Der blev ikke lagt an paa at sætte nogen Rekord for Hastigheden, men kun paa at vise, at Motoren kunde løbe uden Standsning og paa at bestemme Forbruget af Benzin og Olie.

Under Prøven tilbagelagde Vognen omtrent 3000 miles og blev styret af tre Førere, som afløste hverandre hver ottende Time.

Det andet Forsøg blev anstillet af en Privatmand i Cincinatti i 100 Timer uden Standsning. Forsøget begyndte den 28. Maj Kl. 12 Middag og sluttede den 1. Juni Kl. 4 Em. Motoren standsede ikke en eneste Gang under hele Forsøget og viste heller ikke Tilbøjelighed til det.

Den 1. Juni om Morgenen sendte Ejeren Fabriken et Telegram, som lød saaledes:

„Jeg er næsten død, men Vognen er stadig spillelevende. Har nu kun fire Timer tilbage. Tror den vil løbe evig."

Da Løbet var fuldendt, standsede man Motoren og ventede i 30 Minutter; derefter gik Motoren i Gang af sig selv blot ved at sætte Tændingen til.

Ialt blev under denne Prøve tilbagelagt 1127 miles paa daarlige og meget bakkede Veje. Forbruget var 97 Gallons Benzin og 8 Gallons Olie.

Endelig foretog to bekendte amerikanske Automobilister *Keller* og *Tracy* den 19. Maj en Tur paa 75 miles med en Vogn af samme Type med Gearstangen forseglet paa højeste Gear af New York Motor Klubs tekniske Komite. Vognen maatte altsaa starte og manøvreres paa højeste Hastighed.

Trods de sandede Veje og de voldsomme Stigninger paa 10 til 34 % lykkedes det dog at føre Vognen igennem uden at skifte Gear i Løbet af 5 Timer 10

30 HK „flyer" Oldsmobile.

Minutter, hvilket giver en Gennemsnitsfart af henved 14 miles i Timen.

Man kan næppe ønske sig bedre Bevis for denne Types Evne til at tage Bakker og til at variere Farten under Kørselen.

$^{16}/_{18}$ HK „Adler"-Landaulet.

„Adler"

(repræsenteret ved Adler Cykle A/S)

er et af de fineste Navne i Automobilismens Historie.

Adler-Fabriken har gennem en lang Række Aar uafladeligt arbejdet paa at holde sig i Spidsen af den tyske Automobilindustri, og har den end ikke som Mercedesfabriken ved med uhyre Udgifter at deltage i de internationale Hurtighedsløb vundet Ry som Leverandør af Væddeløbsvogne, saa har den til Gengæld ved saa godt som altid at sejre i alle virkelige Udholdenheds- og Paalideligheds-Prøver og ved at lade sine Produkter anvende i Praksis i Tusinder af Eksemplarer baade til Luksus- og Forretningsbrug, vundet det fineste Navn for Elegance, Soliditet og Driftssikkerhed.

Vi bringer et Billede af „Adler Cycle A/S"'s energiske Direktør *H. Prins* i en af Adlervognenes nyeste Typer 1906, en $^{16}/_{18}$ HK Landaulet for 6 Personer. Den meget elegante Vogn har allerede været præsenteret paa et Par af Automobilklubbens og -Syndikatets Udflugter, nemlig ved Demonstrationen i Frederiksværk og nu forleden Dag ved Pressens Besøg paa Amtsudstillingen i Haslev.

Denne Vogn er naturligvis, som alle moderne Automobiler, konstrueret efter de nyeste Principper. Som noget originalt ved Adler-Vognen maa fremhæves Forbindelsen mellem Motoren og Gearkassen til et i sig selv afsluttet Hele, hvorved der opnaas en absolut stabil Forbindelse mellem Motor og Vekseldrev og en nøjagtig centreret Indgribning af Koblingen imellem disse to Dele af Maskinen.

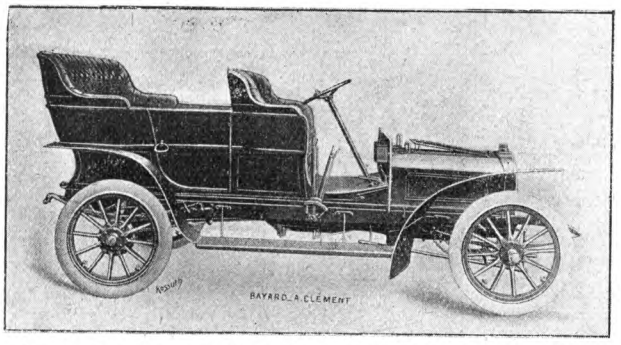
Særlig nyt er ogsaa det patenterede automatiske Smøringsapparat. Gennem en Tandhjulsudveksling driver Motoren en Oliepumpe, som tvinger Olien til at cirkulere gennem alle de arbejdende Dele. En lille Kontrolpumpe viser, naar det er nødvendigt at fylde mere Olie paa. Desuden er anbragt et Kontrolglas, hvorigennem Føreren kan se, om de enkelte Dele faar tilstrækkelig med Olie.

Hvad Karrosseriet angaar, behøver man blot at kaste et Blik paa det vedføjede Billede for at erkende, at Adlervognene frembyder al den Bekvemmnlighed og Elegance, som med Rette kan fordres af et Køretøj, der vil foretrækkes fremfor noget andet. D'Hrr. af Pressen, som paa de ovenfor omtalte Udflugter benyttede denne Vogn, har da ogsaa enstemmigt udtalt deres Begejstring for den prægtige og yderst behagelige Kørsel i denne hurtigt løbende og flot udstyrede Vogn.

Dansk Automobilfabrik- & Handelsaktieselskab

er Danmarks ældste og i Virkeligheden eneste Specialfabrik for Automobiler.

Direktør *H. C. Christiansen* grundlagde sin Virksomhed i 1896 nærmest som et beskedent Værksted for Fremstilling af Cykler, men dog med den maal-



Dobbelt Phaëton Clément-Bayard med Sideindgang. Type $^{14}/_{18}$ HK.
Tilhører Hr. Direktør Aksel Hansen.

bevidste Bagtanke efterhaanden at arbejde sig over paa Motorismens Omraade.

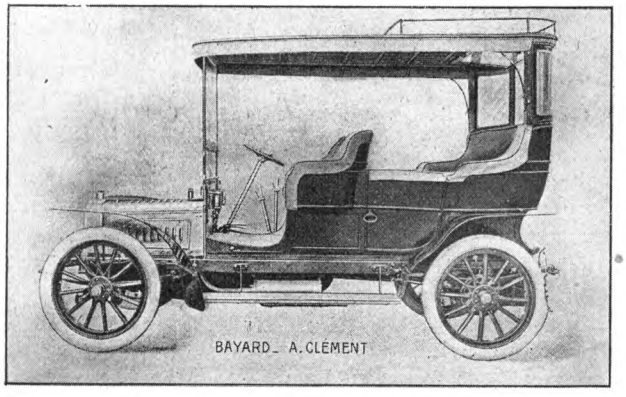
Støttet med aldrig svigtende Interesse og næsten ideal Tro paa Fremtiden af Ritmester *Fonnesbech-Wulff*, flyttede Virksomheden snart fra Tordenskjoldsgade til Store Kongensgade 63, hvor den endnu er, og udviklede sig hurtig til at blive en rigtig Fabrik.

Allerede i 1902 opgav „Dansk Automilfabrik, H. C. Christiansen & Co.", som det dengang hed, den urentable Cyklefabrikation og kastede sig udelukkende over Fremstillingen af Motorvogne.

Hvem af de automobil-interesserede husker ikke Automobilfabrikkens første Produkter, som mødte frem paa Udstillingen i Koncertpalæet 1902?

Og de af dem, som besøgte Udstillingen i Tivoli i Fjor Foraar, vil bedst af alle kunne bedømme de kolossale Fremskridt, som var opnaaede paa den korte Tid af tre Aar!

Født paa et Tidspunkt, da den vordende Auto-



Limousine Clément-Bayard. Type $^{20}/_{24}$ HK.
Tilhører Hr. Direktør Aug. Bagge.

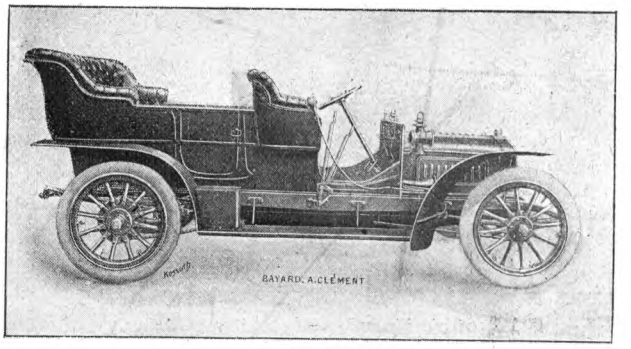
mobilisme var i den stærkeste Gæring, er det klart, at Fabriken maatte gennemgaa en lang og brydsom Udviklingsperiode, idet den nøjagtig maatte følge den idelige Skiften og rivende Udvikling, som Automobilkonstruktionen hele Verden over maatte gennemgaa.

Direktør *Christiansen* havde først studeret Automobilindustrien i Nord-Amerika; derfor kom Fabrikens første Vogne til at indeholde mange Reminicenser fra den amerikanske Konstruktion, der paa dette Tidspunkt var meget ejendommelig og selvstændig.

I Aarenes Løb har Amerikanerne dog for en stor Del maattet opgive deres egne Ideer og antage den altbesejrende franske Automobilkonstruktion.

Og ganske paa samme Maade er det gaaet Fabriken i St. Kongensgade. Først var Motoren enkeltcylindret, liggende og anbragt bag i Vognen, saa blev den flercylindret, med modsatte Cylindre, men stadig liggende. I Fjor var Motoren rykket frem foran i Vognen; de fire Cylindre var rejst op, men Ventilerne var stadig liggende. Endelig i Aar har den franske Konstruktion vundet Overtaget, og „Dansk Automobilfabrik's" nyeste Vogn er nu næppe til at skelne fra de originale franske af dette Aars Model.

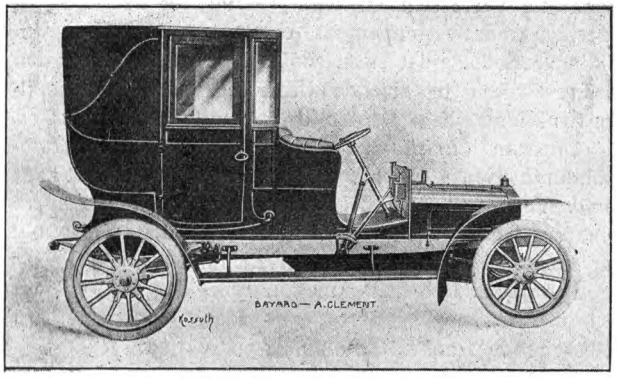
Sagen er nemlig den, at Tivoli-Udstillingen i Fjor fik en afgørende Indflydelse paa „Dansk Automobil-



Dobbelt Phaëton Clément-Bayard med Sideindgang. Type $^{50}/_{60}$ HK.
Tilhører Hr. Skibsreder O. Johnsen.

fabrik"s Udvikling. Den næsten utrolige Sejghed og Energi, hvormed Direktør *Christiansen* og hans Kompagnon kæmpede sig frem fra Forbedring til Forbedring, maatte tilsidst aabne Øjnene paa fremsynede Mænd og bringe dem til at forstaa, at det gængse Slagord om Automobilet som *„Fremtidens"* Køretøj, med den Fart, som der er i Automobilismens Udvikling, ikke kan blive ved at gælde i al Evighed. For ti Aar siden kunde man med Rette kalde Automobilet *Fremtidens*; i vore Dage tilhører det sandelig *Nutiden*.

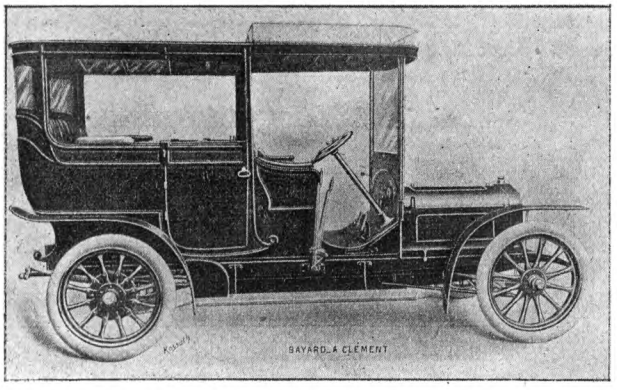
Sammenligningen mellem Automobilismens Udvikling og en rivende Strøm er træffende. De, som befinder sig i en Baad, der driver med Strømmen, mærker knapt Bevægelsen; de har kun en ubestemt Følelse af, at de kommer fremad; men hvor hurtigt det gaar, aner de næppe. Det er de ligegyldiges store Skare, der er ombord i denne Baad; de lader staa til og driver med; de ved, det bærer fremad, et eller andet Sted hen, og derfor snakker de uafladeligt om „Fremtidens Køre-



Landaulet Clément-Bayard.
Tilhører Hr. Lensgreve Ahlefeldt Laurvigen.

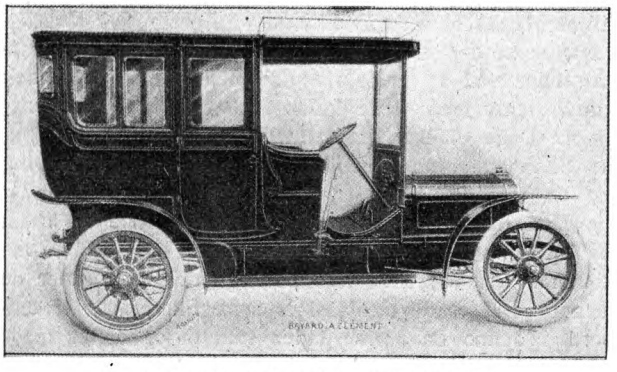
tøj, hvis Opkomst man alligevel ikke kan hindre", og glemmer saa rent, at Udviklingen under al denne Snak er skredet langt, langt frem fra det tidligere Standpunkt.

De, der har taget Plads ved Strømmens Bred, og



Foranderlig Limousine Clément-Bayard. Aaben.
Tilhører Københavns Automobilkompagni.

som med opmærksomt Øje følger dens Løb, faar et helt andet Indtryk af Farten. De ser Begivenhed følge paa Begivenhed, Opfindelse paa Opfindelse, Fremskridt paa Fremskridt, og de forstaar, at denne Strøm har Værdi. De bedømmer den paa samme Maade, som den

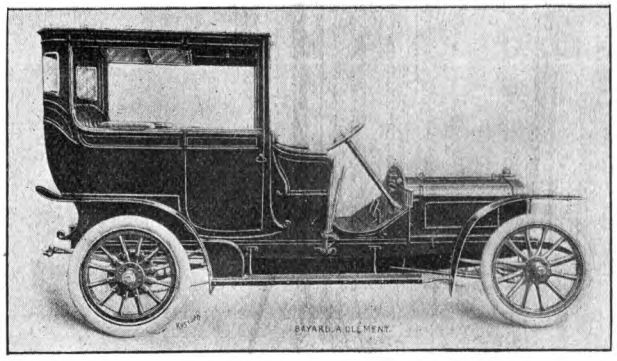


Foranderlig Limousine Clément-Bayard. Lukket.
Tilhører Hr. Grosserer Wilh. Dahl.

erfarne Tekniker eller Finansmand bedømmer et virkeligt Vandløb. De siger: „denne Strøm har Fald og den har Masse, dens Energi bør omsættes i Guld. Lad os anlægge Dæmninger og bygge Møller og Turbiner."

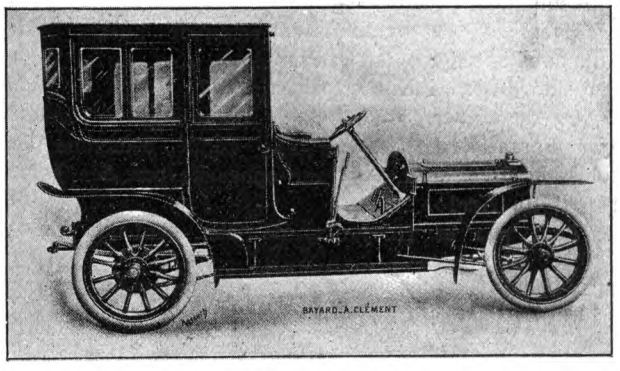
Og Dæmningerne, som anlægges, er gode og vise Love, som regulerer og letter Færdslen med Automobiler, medens Møllerne og Turbinerne, som bygges, er Automobilfabriker, som oparbejder Tidens Ideer og Krav og omsætter dem i klingende Mønt.

Endelig er der nogle faa, som ikke vil ombord i



Limousine Clément-Bayard, forandret til aaben Coupé.

Baaden og drive med Strømmen, men som heller ikke — selv for et Øjeblik — med Rolighed vil betragte Udviklingens Gang. Uden at se til nogen af Siderne styrter de sig blindt ud i og op imod den rivende Strøm, fast bestemte paa at vise Alverden, at de kan standse Tidens snurrende Hjul. Men hvor store Kræfter, de end har og hvor stærk deres Vilje end er,



Limousine Clément-Bayard, forandret til lukket Coupé.

saa er al deres Anstrengelse dog forgæves. Deres Kræfter udtømmes, deres Vilje slappes, og Floden river dem med sig, bort fra Begivenhedernes Skueplads.

Det er dog ikke disse enkelte, som desværre slet ikke er saa sjældne herhjemme i vort lille Samfund, der er de farlige. De har forlængst faaet deres Dom i Henhold til Fremskridtets ubønhørlige Lov, og Tiden skal nok sørge for at fuldbyrde denne Dom.

Nej! de farlige og skadelige, det er den store Mængde af ligeglade, som lader sig drive med Strøm-

men uden at tage Parti for eller imod. Det er *dem*, vi skal vække, det er for *dem*, vi skriver, det er *dem*, vi viser Fremskridtet i en dansk Automobilfabrik for at de kan forstaa, at det er Skade for vort Land, for dets Industri og dets Handel ikke at ophjælpe det Nye, som Tiden bringer med sig, og at Automobilindustrien og den praktiske Anvendelse af Automobilerne er af stor og utvivlsom Betydning for enhver Nation, hvad enten den er stor eller lille.

Saaledes omtrent maa de Mænd have tænkt, som efter Tivoli-Udstillingen i Fjor besluttede at tage sig af „Dansk Automobilfabrik" og føre den frem.

Et Aktieselskab blev dannet under Navn af „Dansk Automobilfabrik- & Handelsaktieselskab", Direktionen blev tilført nyt Blod ved Tiltrædelse af en af den danske Automobilismes Veteraner, *Cornelius Steffensen*, og den hele Virksomhed blev lagt efter nye Linier.

Nu har Aktieselskabet Forbindelse med en af Verdens bedste Automobilfabriker, „Clément-Bayard". Det indfører og sælger disse Vogne, og hvad mere er, det har selv rettet sine Konstruktioner, saa at de kommer i Overensstemmelse og paa fuld Højde med de franske.

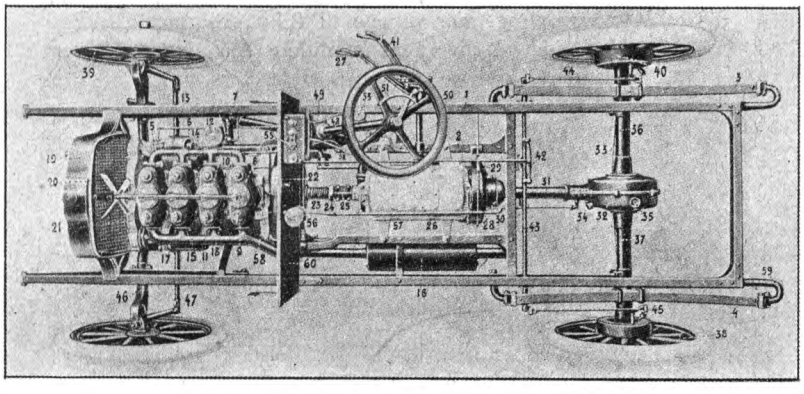
Det kan muligvis derfor være af Interesse for vore Læsere, at vi paa dette Sted indfletter en kortfattet, teknisk

Beskrivelse af Clément-Bayard Vognen,

som Typen paa det moderne Herskabs-Automobil.

Motorvognene bærer jo forskellige Fabrikers Mærke, men fraregnet ubetydelige Afvigelser i de enkelte Detaljer, er de Automobiler, som som udgaar fra første Klasses Fabriker hele Verden over, ganske ens i Hovedtrækkene.

Ligesom alle andre store Automobil-Fabrikker fremstiller *Clément-Bayard* sine Vogne i Serier, det vil sige, der bygges en Række af Typer, alle konstruerede efter samme Hovedprincip og kun indbyrdes forskellige

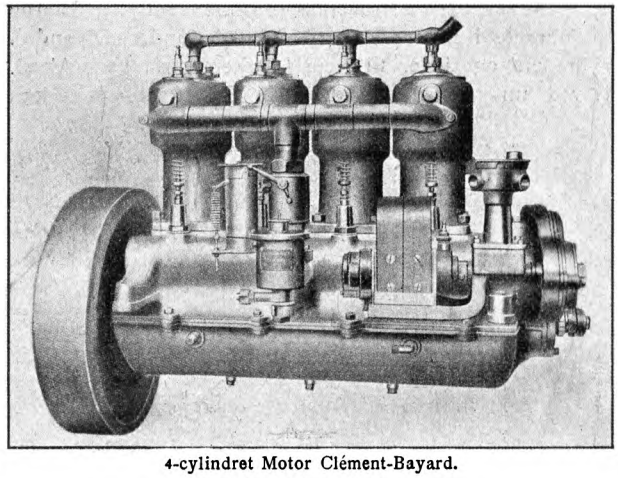


Understel, Clément-Bayard.

ved Motorernes Styrke og de Omændringer i de enkelte Detaljer, som nødvendiggøres ved det forskellige Antal HK.

Clément-Bayard Serien omfatter følgende Typer:

1. — $^{50}/_{60}$ HK. med 4 Cylindre.
2. — $^{35}/_{45}$ „ „ 4 „



4-cylindret Motor Clément-Bayard.

3. — $^{24}/_{30}$ HK. med 4 Cylindre.
4. — $^{20}/_{24}$ „ „ 4 „
5. — $^{14}/_{18}$ „ „ 4 „
6. — $^{10}/_{12}$ „ „ 2 „
7. — $^{8}/_{10}$ „ „ 2 „

De to første har Kraftoverføring ved Kæde, de øvrige ved Kardanaksel.

Nr. 2 og 3 har Magnettænding med Afrivningsgnist, de øvrige har Magnettænding med højt-spændt Strøm og almindelige Tændere.

Rammen, hvortil alle de maskinelle Organer er fæstede, er fremstillet af presset Staal. De pressede Staalrammer har store Fordele fremfor de ældre Rammer af armeret Træ (Træ med Jærnbeslag). De er mere stive og mere modstandsdygtige, uden dog at have større Vægt. Tilmed er de uforanderlige saavel under Temperaturens som Atmosfærens Indflydelse.

Motorerne fremstilles efter deres Styrke med to eller fire Cylindre. De er dog i store Træk bygget aldeles ens, saa at vi her kan nøjes med at beskrive og afbilde den fircylindrede Motor.

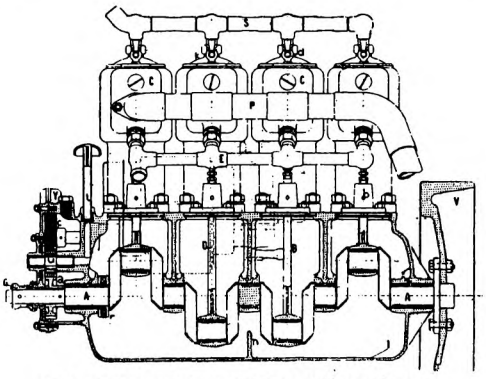
Cylindrerne er adskilte, hvorved Støbningen i høj Grad lettes, ligesom ogsaa Vandcirkulationen sikres bedre.

De. er hver for sig støbt i et Stykke med Ventilkamre og Vandkappe, som optager det halve af Cylindrens Højde og fuldstændig omgiver Ventilkamrene.

Ventilerne er alle indbyrdes omskiftelige og anbragte, Sugeventilerne paa den ene Side og Udblæsningsventilerne paa den anden Side af Cylindrerne. Begge Slags Ventiler er styrede ved Kamhjul anbragte paa Aksler paa hver Side af Motoren parallelt med Hovedakslen. Ventilstyringerne, der er støbte i et med Cylindrerne, er vandafkølede og i direkte Berøring med Vandet; denne Afkøling er af stor Betydning for Ventilstængernes uhindrede Føring.

Stemplet er af Støbejærn og forsynet med fire

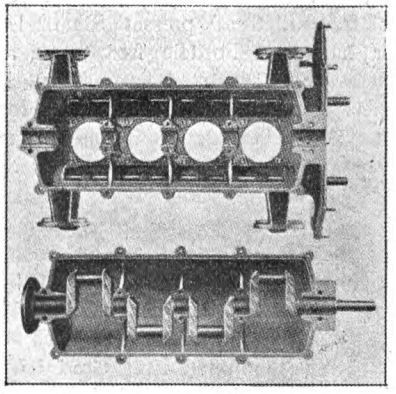
Stempelringe; de tre øverste som sædvanlig opskaarne og anbragte i Riller; den fjerde nedenunder de andre, er bredere og tjener til Leje for Stempelstangens Aksel. Herved undgaas den sædvanlige Stopskrue, som kan



Snit gennem 4-cylindret Motor Clément-Bayard.

ryste løs under Kørslen, falde ned i Svinghjulskassen og der foraarsage Skade.

Stempelstængerne er af let hærdet, presset Staal, som har meget betydelig Modstandsevne. Hovedakslen er af haardt Staal og har Mellemlejer mellem hver Krumtapbugt. Krumtapbugterne i de to midterste Cylindre er forsat 180 ^{0} for dem i de to yderste; med



Hovedaksel med Krumtapbugt. Clément-Bayard.

andre Ord: de to Midterstempler er i nederste Stilling, naar de to yderste er i øverste Stilling — hvilket ikke vil sige det samme som, at der er Eksplosion i to Cylindre ad Gangen. Eksplosionen finder Sted for hver halve Omdrejning i Ordnen 1, 2, 3, 4, naar man tænker sig Cylindrene nummererede fra 1 til 4, idet man begynder med den forreste.

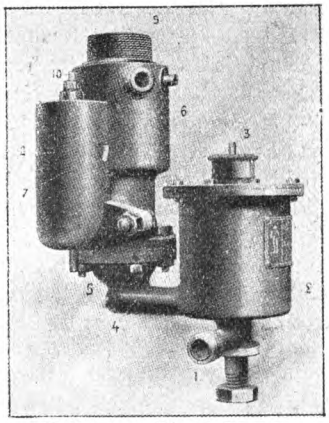
Bagtil ender Hovedakslen med et Nav til Fastgørelsen af det ydre Svinghjul, der er konstrueret hult som den ene Part af en Friktionskobling.

Karburatoren „Bayard" er af Forstøvningstypen med Konstantniveau og automatisk Regulering af Gasblandingen.

Konstantniveauet af den sædvanlige Konstruktion med Beholderen e, hvori Svømmeren f gennem Kuglevægtstængerne b p aabner og lukker for Benzintilførslen a ved Naalventilen t o.

Fra Ledningen d kommer Benzinen gennem Sprøjteren g ind i Forstøvningsrummet, der er omgivet af et dobbelt-konisk Rør, hvori der forneden er fire cylindriske Huller for Friskluftens Passage.

Tværsnittet af dette Rør er afpasset saaledes, at, naar Motoren gaar med sit mindste Omdrejningsantal,



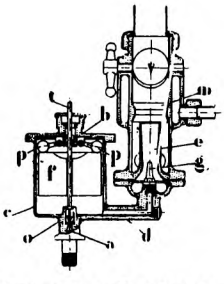
Karburator. Clément-Bayard.

den Mængde Luft, som strømmer ind gennem disse Aabninger, er proportional med den fremsugede Benzinmængde, hvorved Blandingen bliver fuldkommen.

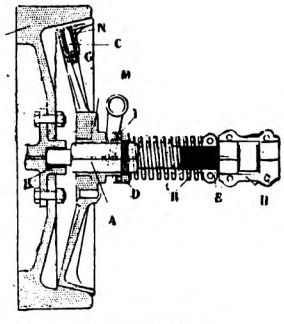
Den automatiske Regulering af Tilførslen af Friskluft sker ved et lille Metalstempel og en Spiralfjeder, som ved sin Udvidning eller Sammentrækning efter Motorens varierende Omdrejningsantal, af- eller tildækker de Huller, hvorigennem Friskluften strømmer til.

Vandafkølingen iværksættes ved en Centrifugalpumpe (anbragt paa selve Motoren), som modtager Vandet fra en „Bikube"-Køler og sender det ind forneden i Cylindrenes Kølekapper. Vandet forlader atter Kølekapperne foroven og gaar tilbage til Bikubekølerne.

For yderligere at stimulere Afkølingen, driver Motoren en stor Ventilator, som er anbragt umiddelbart bagved Køleren.



Snit gennem Karburator. Clément-Bayard.

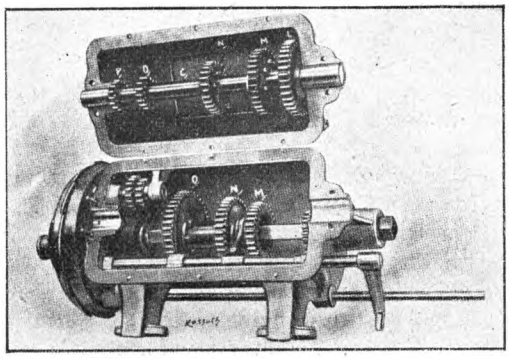


Friktionskobling. Clément-Bayard.

Vi sagde før, at Motorens Hovedaksel endte i et stort ydre Svinghjul, bestemt til at være den hule Part af en *Friktionskobling*.

Den anden, koniske, Part er af Aluminium og fast anbragt paa et Staalnav M, som kan glide frem og tilbage paa den firkantede Aksel A. Den presses mod Svinghjulsskaalen ved den stærke Fjeder R, hvis Spænding reguleres ved Skruen E.

Koblingsakslen er bagtil forbunden med Akslen til



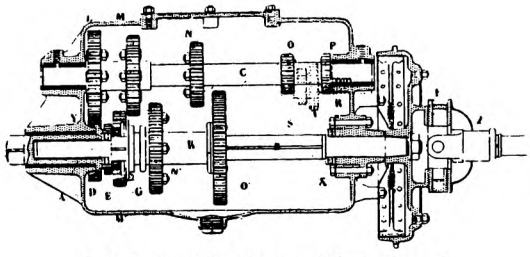
Gearkassen aaben. Clément-Bayard.

Vekseldrevet ved et Led H, som tillader noget Spil under Rammens smaa Deformationer.

Vekseldrevet „Bayard" 1906 er af den saakaldte „train balladeur"— Type med direkte Indgribning paa højeste Hastighed.

Naar man lægger et Snit gennem Vekseldrevet, finder man først en smedet Staalaksel A, som til den ene Side bærer to Tandhjul D og E, skaarne ud af Massen.

Hele Akslen A er afdrejet; kun den ene Ende er firkantet. Indvendig er den uddrejet paa et Stykke af sin Længde for at optage en Metalbøsning, som tjener til Leje for den yderste drejede Ende af Hovedakslen B.



Snit gennem Vekseldrevet. Clément-Bayard.

Umiddelbart ovenover og parallelt med denne Aksel er anbragt en Aksel C, som bærer de fem Tandhjul L, M, N, O og P.

Hovedakslen B er firkantet og paa den glider, styret af en Gaffel i Ringen G, et Staallegeme K, det saakaldte „train balladeur", hvori er udskaaret de tre Tandhjul: M', N' og O'.

Tandhjulet D er stadig i Indgribning med Tandhjulet L, og da det er i fast Forbindelse med Friktionskoblingen, maa Biakslen C dreje sig med den, og Tandhjulene M, N, O og P faa samme Omdrejningsantal.

Hvis vi nu flytter Balladeuren K saaledes, at Tandhjulet O' kommer i Indgribning med Tandhjulet O, saa vil Akslen B dreje sig med en Hastighed proportional med Forholdet mellem Antal af Tænder i O og i O'.

Hvis vi yderligere flytter Balladeuren K, saa at N kommer i Indgribning med N' eller M med M' faar Akslen B hver Gang ny Hastighed, saa at den paa denne Maade i alt kan faa tre forskellige Hastigheder.

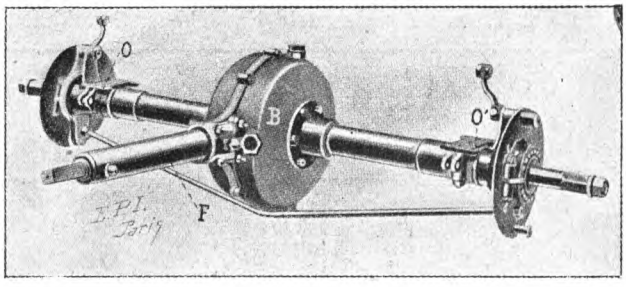
Da Tandhjulet M' er forsynet med en indvendig Tandkrans af samme Diameter som Tandhjulet E, saa faar man den *direkte* Overføring paa højeste Hastighed, naar man flytter Balladeuren K saaledes, at E kommer i Indgribning med den indvendige Tandkrans paa M. I dette Tilfælde kommer Akslen C til at løbe tom.

Baglænsgangen fremstilles ved at indskyde et Par løse Tandhjul S og T, hvoraf S kommer i Indgribning med O' og T med P.

Akslen B bærer yderst ude Bremseskiven F, hvortil er fæstet Kardanleddet Z, som atter bringer Differentialakslen med.

Bremseskiven er hul indvendig saa at den danner Leje for Kardanleddet.

Kardanakslen er kun forsynet med dette ene Led,



„Svingende" Bagbro. Clément-Bayard.

i det „*Bayard*"-Vognene er udstyrede med den saakaldte „*svingende Bro*".

Denne Bro bestaar af et Midterhus B i to Dele, som omslutter Differentialdrevet, og paa hvis Sider er anbragt to hule Rør, som omhyller de to Akselstykker, der hver bærer sit Baghjul. Kardanakslen er ligeledes omgivet af et Rør, som er i et Stykke med Midterhuset.

Hele Bagbroen danner da udadtil et fast Stykke, som har Form af et T. I O og O' er neddrejet to Flader, hvorom griber Lejerne for Stellets Bagfjedre.

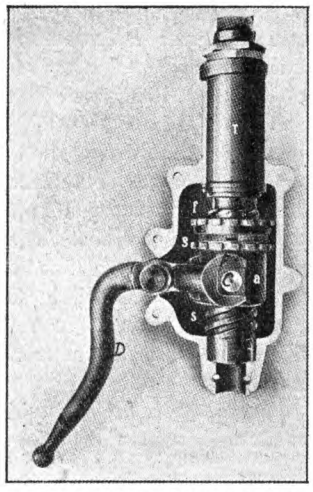
Naar man nu tænker sig Bagbroen bragt paa Plads paa Fjederene uden Kardanakslen monteret, og man saa med Haanden tvinger Røret F ned ad, kan hele Bagbroen svinge i Lejerne O og O'.

Det er netop dette, som foregaar, naar Bagfjedrene, paa Grund af Vognens Belastning eller Vejenes Stød bevæger sig nedad, og ved Hjælp af den „svingende Bro" opnaar man da at kunne styre Kardanakslen i hele dens Længde og saaledes fremskaffe den størst mulige Stivhed samtidig med den fornødne Elasticitet.

Vi kan ikke slutte det korte Overblik over „*Clé-*

ment-Bayard"-Vognenes Konstruktion uden at omtale dens nye selvspærrende *Styring*.

Den gaar ud paa at opnaa stor Blødhed i Manøvreringen og tillige at kunne „optage" Sliddet, som opstaar under Brugen.



Styremekanisme. Clément-Bayard.

Røret T, som i sin øverste Ende bærer Styrehjulet, gaar forneden over i en firegænget Skrue, som arbejder i en Metalmøttrik, der kan bevæges op og ned, og som i sin Bevægelse medbringer Gaflen F, som svinger omkring de to Tappe C, og som er smedet i et Stykke med Vægtstangen, der atter staar i Forbindelse med Styrestængerne, der drejer Forhjulene. Metalmøttriken a, som indvendig er skrueskaaren med samme Diameter som Skruen s, er uddrejet foroven til Optagelse af en Bøsning, som med et Par Tappe vandrer i Riller i Møttriken a og derved hindrer dem i at dreje sig.

Sliddet „tages op" ved at skrue Møttriken f længere ned, hvorved den omtalte Bøsning trænger dybere ned i Møttriken a.

Skruen uden Ende og den regulerbare Møttrik er indesluttede i en Kapsel af Staal, som tjener til Montage af Styreapparatet og som er boltet fast til Vognstellet.

Pladsen har kun tilladt en flygtig Beskrivelse af de vigtigste Enkeltheder i disse Vogne. Forhaabentlig har Læseren dog herigennem faaet Indtryk af, at det moderne Automobil ikke er et fantastisk Stykke Legetøj, men et udmærket og gennemarbejdet Produkt af den omhyggeligste Tænkning i Forbindelse med den mest solide praktiske Erfaring.

Vil De følge med Fremskridtet?

saa abonnér paa

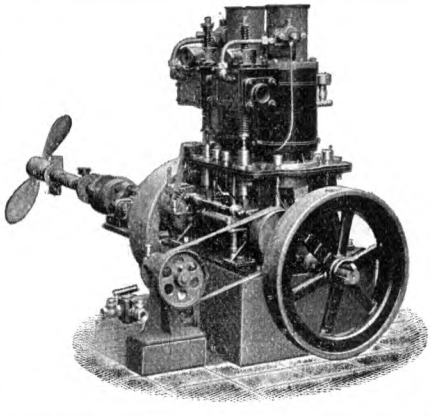
MOTOR

REDAKTØR: CAND. POLYT., INGENIØR F. SCHMITTO

Eneste danske Automobil-**Ugeblad**

2det Nr. i hver Maaned **Dobbeltnummer med Specialtekst.**

Redaktion og Ekspedition: **Westend 11, Kbhvn. V.** Telefon: Vester 312 x.



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik

DAN

Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

Læderdækket „Houben".

Naar man omtaler Turistautomobilerne kan man ikke forbigaa en af de vigtigste Faktorer for Driftsikkerheden og Behageligheden ved Kørslen, nemlig Hjulbandagerne.

Vi kan ikke ved denne Lejlighed komme ind paa en nærmere Beskrivelse af de forskellige Systemer af Automobilringe; vi skal kun henlede Opmærksomheden paa et nyt Produkt, som er fremstillet for at modvirke Hjulenes farlige Udskridning.

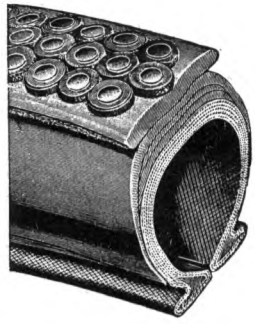
I en Korrespondance, vi for nylig bragte fra Herkomer - Konkurrencen, blev det gentagne Gange fremhævet, hvor ubehageligt det var, at den omtalte Vogn af Hensyn til Hastighedsløbene paa Semmering og i Forstenrieder-Parken ikke var forsynet med Antiglidedæk.

I „Motor" Nr. 8, pag. 126 har vi givet en kortfattet teoretisk Fremstilling af de Fænomener, som optræder, naar et Automobil skrider ud.

I Dag skal vi beskrive et af de bedste Midler til at modvirke denne Udskridning, nemlig Læderdækket *„Houben"*.

Firmaet *Théodore Houben* i Verviers er af de første, som har gjort Fremstillingen af disse Dæk til en Specialitet; og det er først efter lange og vidtløftige Eksperimenter, at det er lykkedes at fremstille et Produkt, som tilfredsstiller alle rimelige Fordringer.

Som Billederne viser, bestaar Systemet af en Løbeflade af Læder besat med smaa Læderskiver, der holdes fast af Staalnitter, som hindrer enhver Udskridning, ikke blot paa fedtede Veje, men ogsaa paa Stenbro og tør eller vaad Asfalt. Løbefladen er anbragt paa Luftringen ved Hjælp af en Kappe af chromgarvet Læder, som er samlet og vulkaniseret efter en patenteret Fremgangsmaade. Ved en særlig Garvemetode er Læderet blevet ude af Stand til at raadne, samtidig med at det har faaet mindst samme Smidighed og Modstandsevne som Gummi; ydermere lader det sig vulkanisere fuldkomment fast til Kautchouken.

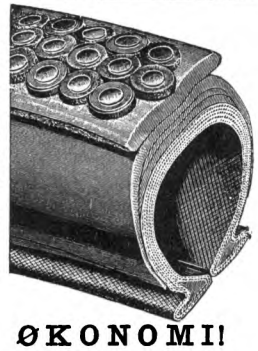


Man forstaar let de store Fordele ved at anvende Dæk, som i sig selv er antiglidende uden at maatte ty til særlige Beskyttelsesmidler uden paa de almindelige Gummidæk.

Stor Omhu er anvendt paa at isolere Staalnitterne fra Gummien, saa at denne sidste ikke kan blive ødelagt af den Opvarmning af Nitterne, som uundgaaeligt finder Sted.

Da Læderdækket „Houben" saa at sige ikke tager den mindste Kraft fra Motoren og da det fremstilles i alle mulige Dimensioner, synes det selskrevent til en udstrakt Anvendelse saavel paa de største Automobiler som paa de mindste Motorcykler.

ELEGANCE!



Læder-Dækket

HOUBEN

for Automobiler og Motorcykler

Skrider ikke!

Punkterer ikke!

SIKKERHED!

ØKONOMI!

HOLDBARHED!

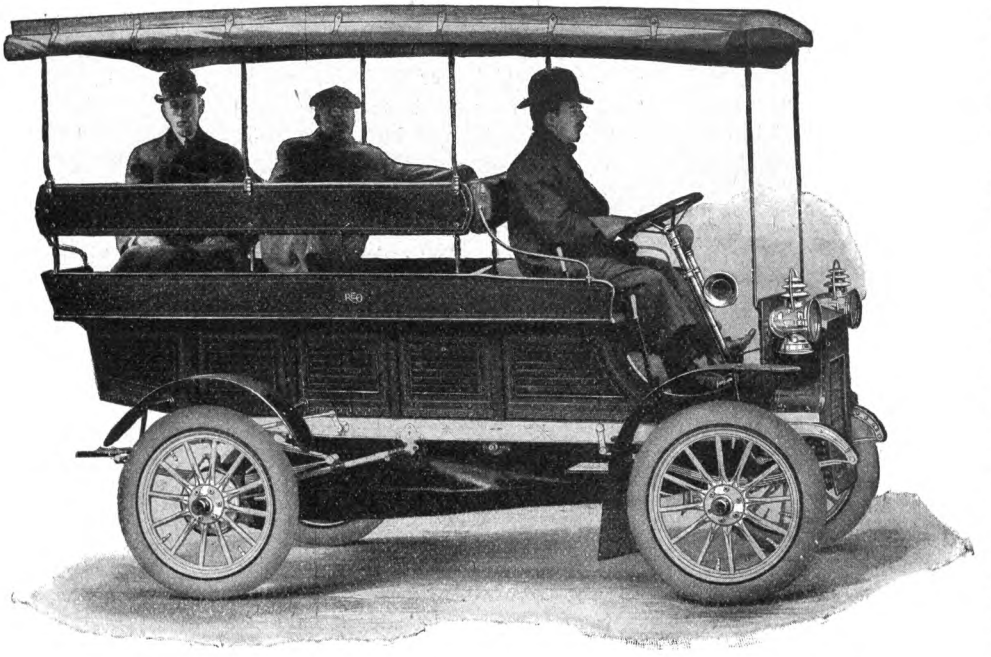
Fabrik i VERVIERS (Belgien). Filialer i PARIS, BRÜSSEL, WIEN, BERLIN, MILANO, LONDON.

Faas hos enhver Cyklehandler og Grossist!

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Reo-Vognen.

(Repræsentanter: Simonsen & Nielsen, Bredgade 38.)

En af de nyeste, men tillige bedst bekendte amerikanske Fabriker er „Reo" i Lansing. Navnet forekommer muligvis ved første Øjekast noget mystisk, men denne Mystik hæves, naar man erfarer, at „Reo" er dannet af Initialerne i den bekendte Mr. R. E. Olds' Navn, han, som har konstrueret de berømte Oldsmobiler.

Mr. Olds har været den egentlige Forkæmper for Motoren med liggende Cylinder, og medens Olds-Fabriken efter hans Fratrædelse i hvert Fald for de større Vognes Vedkommende efterhaanden gaar over til det franske System, bygges Reo-Vognene udelukkende med liggende Cylindre.

At denne Konstruktion, naar den er omhyggelig udført, er i Stand til at præstere alt, hvad man kan fordre af et godt og paalideligt første Klasses Automobil, derom vidner de Forsøg, der ogsaa herhjemme er anstillede med Reo-Vognene.

Foruden et Billede af en 10 Personers Char-à-banc gengiver vi Fabrikens normale Turisttype, den 16 HK, to cylindrede 5 Personers „Reo". Et Eksemplar af denne Type tilhører Hr. Overretssagfører *H. Meyring* i København, fra hvem vi har modtaget følgende Beretning om et lille Trip i denne Vogn:

„Det kunde maaske interessere Deres „Motor"-Læsere at høre om følgende Automobiltur, som Direktør S. Falck, min Hustru og jeg sammen med min Chauffør foretog med min 16 HK „Reo" for at afslutte en Forretning i Aarhus.

Lørdag den 30. Juni Kl. 4^{30} startede vi og kom med Færgen til Nyborg Kl. 9^{08}, hvorpaa vi i daarligt Vejr kørte over Fyen og kom til Fredericia Kl. 12^{55}. Her overnattede vi og startede Søndag Morgen Kl. $6^{1}/_{2}$, spiste lidt Morgenmad paa Jørgensens Hotel i Horsens og ankom til Aarhus Kl. 10.

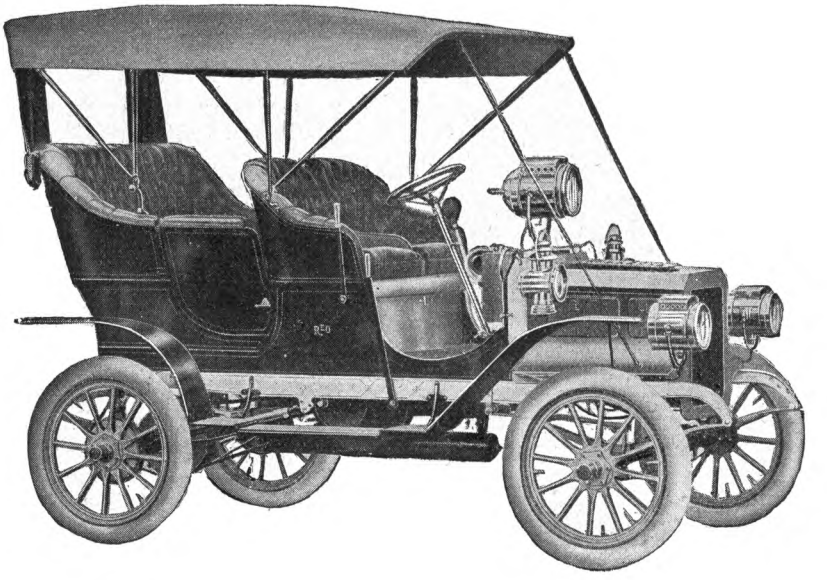
Efter paa en Klients Vegne at have afsluttet Handel og overlaget et derværende Forsikringsselskab „Hjemmet", kørte vi Kl. 3 til Fredericia og ankom derefter til Odense ved halvni Tiden. Her havde Haandværkermødet nær bevirket, at vi ikke kunde faa Tag over Hovedet.

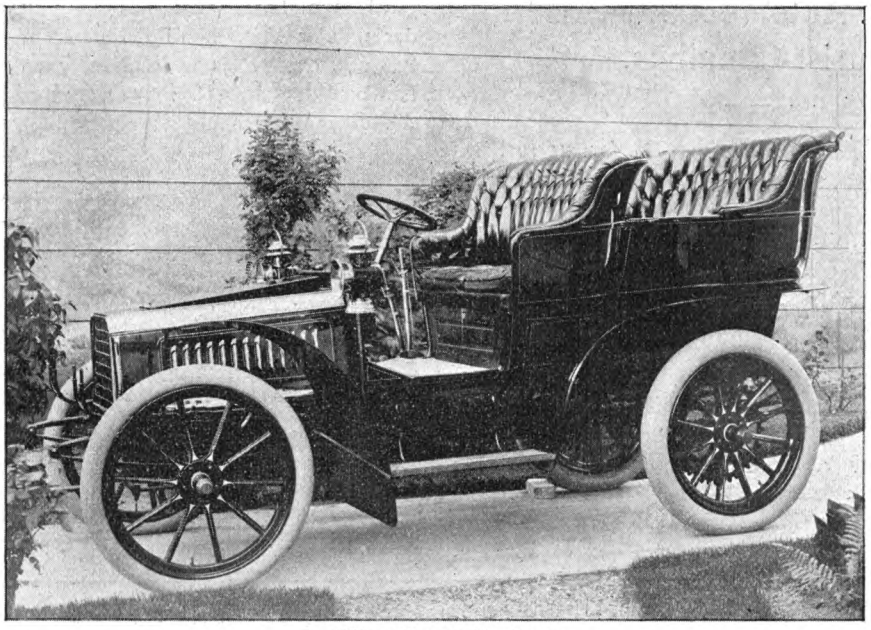
Kl. $8^{1}/_{2}$ Mandag Morgen kørte vi til Nyborg og kom, efter et længere Ophold i Slagelse og efter i Roskilde at have fornyet Akkumulatorerne, der efterhaanden var blevet noget svage, til København Kl. $7^{1}/_{2}$ uden at have haft andet Uheld end det nævnte med den elektriske Strøm.

Vognen havde da tilbagelagt 76 Mil og brugt ca. 110 ℔ Benzin og ca. $4^{1}/_{4}$ Gallons Olie.

Deres ærbødige
Hans Meyring."

Denne Beretning, som vidner saa fordelagtigt om Reo-Vognenes Anvendelighed i det praktiske Liv, kunde suppleres med adskillige, hentede fra de mange Forsøg, som er anstillede med Mr. Olds nye Konstruktion. Vi skal saaledes anføre, at den 16 HK Turistvogn nylig har tilendebragt en Tur tværs igennem Nordamerika over 11,000 miles paa meget slette og tildels meget stejle Veje. Navnlig Reo-Vognens Evne til at tage de stejleste Bakker er stillet stærkt i Forgrunden ved denne Prøve.





$^{15}/_{20}$ HK 2-cylingret Dion-Bouton.

de Dion & Bouton.

Disse Vogne er saa almindelig bekendte for deres Finhed og udmærkede Konstruktion, at de ikke bør savnes i en Fremstilling af de automobile Herskabsvogne.

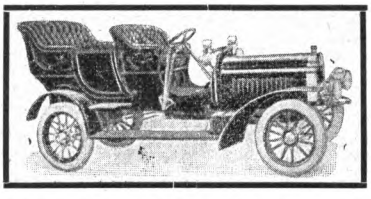
Naar en saa gammel Automobilist som Grosserer *Chr. Gottschalck* ved Frederiksholms Kanal, som var en af de første, der indførte Motorcykler her i Landet, endelig for Alvor besluttede sig til at handle med Automobiler, kunde han næppe træffe et bedre Valg end *de Dion & Bouton*-Vognene.

Vort Billede viser en $^{15}/_{20}$ HK to-Cylinder Herskabsvogn for 5 Personer. Foruden denne findes i Hr. Gottschalck's Remise paa Dronning Olgas Vej Nr. 9 et helt Udvalg af Vogne, deriblandt en 4 Personers vis-à-vis, en 2 Personers lukket Coupé og en lille aaben 2 Personers Vogn.

Der er ikke Tvivl om, at Hr. Gottschalck, ved at føre disse fine Vogne, vil vinde sig et stort Publikum herhjemme, og at Dion-Bouton-Automobiler, hvoraf flere allerede har gjort lang og god Tjeneste her i Landet, inden længe vil blive en af de mest efterspurgte Typer.

Nogle lidt brugte, men i god Stand værende prima franske Automobiler med De Dion Bouton Motorer fra 5 til 20 HK. sælges for ca. halv Pris.

Lager af Automobildragter og Automobiltilbehør



En ny Sending Motosacoche er hjemkommen.

CHR. GOTTSCHALCK Frederiksholms Kanal 4 — Telefoner: 3926 & 3935 —

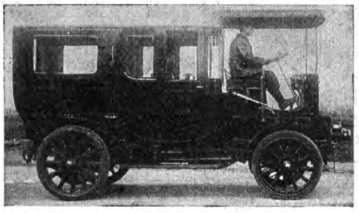
MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Dansk Automobilselskabs Turist-Omnibus.



En for større Ejendomsbesiddere særlig passende Vogntype er den saakaldte Turist-Omnibus. Hosstaaende Billede gengiver en saadan, der har vist sig som en i *alle* Henseender ganske fortrinlig Vogn. Chassiet er udført i det bekendte „Schneiders" Artilleri-Etablissement i Creusot ved Havre og Vognen er indrettet til Herskabsvogn med Tjenerskab, idet den foran er bygget som Landauer med Siddeplads til 4 à 5 Personer og Indgang fra Siden og bagtil som Char-à-banc til 6 Personer. Rummet imellem de to Afdelinger kan deles ved et let Skot.

Den omtalte Vogn ejes af *Dansk Automobilselskab*, der udlejer Vognen til Udflugter til omtrentlig samme Pris som 2den Klasses Jernbanebillet, og mange Selskaber har benyttet sig af denne elegante, behagelige og selvstændige Maade at gøre en Udflugt paa.

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds.)

Spørgsmaal. 1. Kan det tilraades at blande Benzinen til en 3 H. Motor, med f. Eks. $^1/_3$ Petroleum?

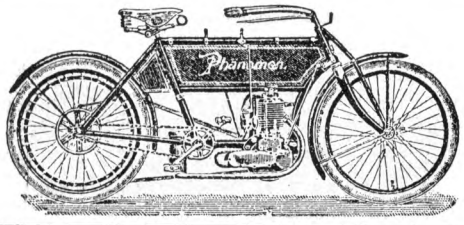
2. Bliver Eksplosionen kraftigere?

3 Vil Motoren lide noget derved? *V. H.*

Svar. Ad 1. Absolut nej. Det eneste, De vil kunne opnaa derved, er en uhyre vanskelig, for ikke at sige umulig Start. Det, man staar sig bedst ved at anvende, er ren Benzin af Vægtfylde 680.

Ad 2. De to Stoffers Forbrændingsværdi er den samme, men Benzin vil i en hurtigløbende Motor udvikle langt større Kraft paa Grund af dens hurtigere Eksplosion.

Ad 3. Petroleum soder som Regel meget stærkt, saaledes at Kompressionsrum og Ventiler i en lille Motor efter ganske kort Tids Forløb vil lide stærkt under Følgerne.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

Dansk Automobilselskab.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

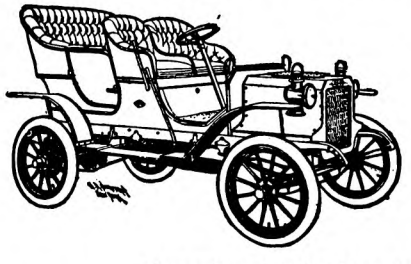
Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

Enkelte meget elegante **LYSKASTERE** for **Herskabsautomobiler** er meget billig tilsalg hos

Rich. W. Petersen, Vanløse Telf.: Vanløse 86

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.